Deutscher Bundestag **Drucksache 15/1540**

15. Wahlperiode 08. 09. 2003

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Georg Brunnhuber, Ilse Aigner, Dietrich Austermann, Norbert Barthle, Renate Blank, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Jochen Borchert, Manfred Carstens (Emstek), Hubert Deittert, Albrecht Feibel, Enak Ferlemann, Herbert Frankenhauser, Jochen-Konrad Fromme, Dr. Michael Fuchs, Hans-Joachim Fuchtel, Georg Girisch, Peter Götz, Klaus Hofbauer, Susanne Jaffke, Bartholomäus Kalb, Steffen Kampeter, Bernhard Kaster, Werner Kuhn (Zingst), Eduard Lintner, Dr. Michael Luther, Klaus Minkel, Henry Nitzsche, Kurt J. Rossmanith, Gero Storjohann, Magdalene Strothmann, Antje Tillmann, Volkmar Uwe Vogel, Gerhard Wächter, Klaus-Peter Willsch und der Fraktion der CDU/CSU

Dritte Stufe der Bahnreform und Börsengang der Deutsche Bahn AG

Bereits im Abschlussbericht der Regierungskommission Bundesbahn aus dem Jahre 1991 stand in Kapitel 7.1 „Die Ausgliederung (der Transportgesellschaften aus der Holding) schafft glaubwürdige Voraussetzungen für die interessierte Privatwirtschaft, dass der Wettbewerb von Trassen diskriminierungsfrei verläuft und dass sich ein Markteintritt in den Schienenverkehr als kalkulierbares Risiko lohnt."

Auch im aktuellen Internetauftritt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) steht im Kapitel Bahnreform: „In Bezug auf den Wettbewerb hat der bisherige Verlauf der Bahnreform gezeigt, dass der Frage der Unabhängigkeit von Netz und Transport besondere Bedeutung zukommt. Nur durch diese Unabhängigkeit kann letztendlich ein diskriminierungsfreier Wettbewerb unter den Schienenverkehrsanbietern gesichert werden."

Um dies auch tatsächlich realisieren zu können, wurde in § 2 Abs. 2 des Gesetzes über die Gründung einer Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DBGrG) die Voraussetzungen für die Ausgliederung ausdrücklich festgeschrieben.

Durch überparteilichen Konsens war zum Zeitpunkt der Bahnreform vorgesehen, dass diese so genannte dritte Stufe der Bahnreform nach einer Bestandsanalyse am Ende der zweiten Stufe der Bahnreform durchgeführt wird. Als Sicherungsinstrument wurde seitens des Gesetzgebers in Artikel 87e Abs. 3 Satz 3 in Verbindung mit Abs. 5 Grundgesetz (GG) vorgesehen, dass die Veräußerung von Anteilen des Bundes an dem Unternehmen nur aufgrund eines Gesetzes erfolgen kann und die Zustimmung des Bundesrates hierzu erforderlich ist.

Sicherlich ist ein wichtiger Zwischenschritt auf dem Weg zur dritten Stufe der Bahnreform – und damit zu mehr Wettbewerb – die Umsetzung des ersten Eisenbahninfrastrukturpakets der EU und der Ergebnisse der Task Force

„Zukunft Schiene“ durch das 3. Änderungsgesetz eisenbahnrechtlicher Vorschriften, auch wenn die Bewertung zur Trennung von Netz und Verkehr kritisch zu sehen ist und nicht unbedingt der Zielsetzung der EU entspricht.

Die Ergebnisse der Task Force wurden mit Presseerklärung vom 1. Oktober 2001 der Öffentlichkeit vorgestellt und sollten zügig umgesetzt werden. So war in der besagten Pressemitteilung zu lesen: „Bei allen notwendigen und vorgeschlagenen Änderungen muss der Zeitfaktor berücksichtigt werden. Die EU-Richtlinien 2001/12 bis 14 sind bis März 2003 in nationales Recht umzusetzen.“ Bis zum heutigen Tag liegt jedoch kein entsprechender Gesetzentwurf dem Deutschen Bundestag vor.

Äußerungen aus dem BMVBW lassen nun darauf schließen, dass – ohne Prüfung verschiedener Optionen – ein Börsengang der Holding der Deutsche Bahn AG (DB AG) angestrebt wird. Beispielsweise wurde am 15. April in der Presseerklärung Nr. 122/03 seitens des Ministeriums erklärt: „Die Bundesregierung hält am Ziel des Börsengangs der Deutschen Bahn AG fest.“ Im Nachrichtenmagazin „Focus“ Nr. 34 vom 18. August 2003 wird berichtet, dass eine Arbeitsgruppe mit dem Titel „Börsengang der Bahn“ eingerichtet wurde „mit dem Ziel, das Staatsunternehmen bis spätestens 2006 den Aktienhändlern feilzubieten“.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Gibt es zwischenzeitlich einen konkreten Zeithorizont für die Umsetzung der Ergebnisse der Task Force „Schiene“ und bis wann soll der entsprechende Gesetzentwurf in den Deutschen Bundestag eingebracht werden?
2. Ist es richtig, dass es bei der Ressortabstimmung des 3. Änderungsgesetzes eisenbahnrechtlicher Vorschriften – mit dem die Ergebnisse der Task Force „Schiene“ umgesetzt werden sollen – Dissenspunkte gibt, und wenn ja, mit welchen Ressorts und zu welchen konkreten Inhalten?
3. Ist beabsichtigt, verbraucherrechtliche Aspekte mit in das 3. Änderungsgesetz eisenbahnrechtlicher Vorschriften einfließen zu lassen, und wenn ja, welchen Inhalts?
4. Hat die Bundesregierung eine konkrete Bestandsanalyse der Bahnreform unternommen, wenn ja, wie ist das Ergebnis, wenn nein, warum nicht?
5. Ist es richtig, dass sich zurzeit eine oder mehrere Arbeitsgruppen im Auftrag der Bundesregierung mit dem Thema Börsengang der Bahn beschäftigt, und wenn ja, wie lautet der konkrete Arbeitstitel dieser Arbeitsgruppe/-n.
6. Wie setzen sich diese Arbeitsgruppe/-n zusammen und wie lautet die Zielsetzung für die Arbeitsgruppe/-n?
7. Ist es richtig, dass die Stelle eines Beraters des Bundes zur Bewertung der finanz- und betriebswirtschaftlichen Voraussetzungen für einen Börsengang der DB AG ausgeschrieben wurde und welche konkrete Aufgabe soll dieser Berater wahrnehmen?
8. Ist ein Börsengang der DB AG noch im Verlaufe dieser Legislaturperiode beabsichtigt, und wenn ja, gibt es konkrete terminliche Vorstellungen?
9. Werden Anforderungen an den Kapitalmarkt für einen Börsengang gestellt, und wenn ja, welche?
10. Welcher Gewinn vor Zinsaufwand und Steuern (EBIT = Earnings Before Interest and Taxes) ist nach Ansicht der Bundesregierung für einen Börsengang der DB AG erforderlich und wie hoch war der EBIT im Jahre 2002?

11. Beabsichtigt die Bundesregierung, im Hinblick auf eine für den Wettbewerb förderliche Trennung von Netz- und Verkehrsgesellschaften, mit einem integrierten Unternehmen DB AG an die Börse zu gehen, oder wird zuvor eine institutionelle Trennung von Fahrweg- und Verkehrsgesellschaften angestrebt?
12. Ist sich die Bundesregierung bewusst, dass ein Börsengang der DB AG ohne Zustimmung von Deutschem Bundestag und Bundesrat nicht möglich ist, und wann beabsichtigt die Bundesregierung den Deutschen Bundestag und den Bundesrat zu beteiligen?
13. Sind der Bundesregierung Beispiele für den erfolgreichen Börsengang integrierter Eisenbahnunternehmen unter den Bedingungen des diskriminierungsfreien Netzzuganges bekannt?
14. Sind der Bundesregierung Beispiele für einen dauerhaften und effektiven Wettbewerb auf dem Netz privatisierter, integrierter ehemaliger Staatsbahnunternehmen bekannt?
15. Wie beurteilt die Bundesregierung den Gesichtspunkt des intermodalen Wettbewerbs sowie einer integrierten Verkehrspolitik bei einem Börsengang einer integrierten DB AG bei fortbestehender unmittelbarer staatlicher Verwaltung beim Straßen- und Wasserstraßennetz?
16. Wie beabsichtigt die Bundesregierung, die durch die Bahnreform angestrebte Kosten-Ertragstransparenz in einem integrierten Eisenbahnunternehmen sicherzustellen, bei dem zahlreiche Eingriffsmöglichkeiten aufgrund von Beherrschungsverträgen die Bilanzen der beherrschten Unternehmen nur sehr eingeschränkt aussagekräftig erscheinen lassen?
17. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass der Wettbewerb bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen durch Mischkalkulationen innerhalb des DB-Konzerns nicht verfälscht wird (entsprechende Vorwürfe wurden im Hinblick auf die Erhöhung der Trassenpreise durch Regionalfaktoren im Zusammenhang mit Verkehrsverträgen mit DB Regio für Schienenpersonennahverkehr-Leistungen erhoben)?
18. Wie beabsichtigt die Bundesregierung, den diskriminierungsfreien Zugang dritter Eisenbahnverkehrsunternehmen über den Bereich der Gleisanlagen hinaus auch in den folgenden, für den Marktzutritt bedeutsamen, Bereichen herzustellen:
    - an Gleisen der Verladeanlagen (Beispiel Laderampen für den Pkw-Shuttleverkehr nach Sylt)
    - dauerhaft von einzelnen konzernangehörigen Eisenbahnverkehrsunternehmen angemieteten Anlagen, wie z. B. Rangierbahnhöfe
    - Informationssysteme für Reisende sowie Fahrplandrucksachen (Kursbücher)
    - Bahnstrom?
19. Welche Vorteile bringt nach Auffassung der Bundesregierung der Fortbestand des integrierten DB-Konzerns mit sich, die nicht gleichzeitig Wettbewerbsnachteile für andere Eisenbahnverkehrsunternehmen darstellen?
20. Wie will die Bundesregierung insbesondere verhindern, dass die konzerninterne Abstimmung im Hinblick auf Synergien zwischen Netz und Verkehr auch außerhalb der von den „Chinese Walls“ umfassten Netz-Marketing-Bereiche zu Wettbewerbsverzerrungen zu Gunsten der Eisenbahnverkehrsunternehmen der DB AG führt (z. B. durch Austausch von Insider-Wissen, langfristiger Abstimmung in den Bereichen der technischen und betrieblichen Planung)?

21. Beabsichtigt die Bundesregierung, Vorkehrungen dagegen zu treffen, dass sich die DB Netz AG im Hinblick auf die Schnittstellen zwischen Netz und Verkehr gerade im Hinblick auf kostspielige neue Sicherungs- und Informationstechniken (PZB 90, GSM-R, elektronischer Buchfahrplan, ETCS) eher an den Bedürfnissen der anderen Konzerntöchter als an den finanziell weniger leistungsfähigen Mitnutzern des Netzes ausrichtet?

22. Wie steht die Bundesregierung zu einer möglichen weiteren Effizienzsteigerung bei der Bewirtschaftung des Eisenbahnnetzes durch Wettbewerb unter mehreren potenziellen Netzbetreibern?

23. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass das deutsche Schienenwegenetz zukünftig in seinem Zuschnitt und seiner Leistungsfähigkeit nicht nur den Zielen der kurzfristigen Renditeerzielung, sondern darüber hinaus auch den Zielen der

    – notwendigen Leistungsfähigkeit und Flexibilität für einen Wettbewerb mit vielen Marktteilnehmern mit immer wechselnden Ansprüchen
    – Erzielung der im Bundesverkehrswegeplan zugrunde liegenden Zuwachsraten
    – notwendigen Qualität aus der Sicht der Bahnkunden
    – gleichmäßigen Erschließung der Regionen

    dauerhaft entspricht?

Berlin, den 8. September 2003

Dirk Fischer (Hamburg)
Eduard Oswald
Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach)
Georg Brunnhuber
Ilse Aigner
Dietrich Austermann
Norbert Barthle
Renate Blank
Wolfgang Börnsen (Bönstrup)
Jochen Borchert
Manfred Carstens (Emstek)
Hubert Deittert
Albrecht Feibel
Enak Ferlemann
Herbert Frankenhauser
Jochen-Konrad Fromme
Dr. Michael Fuchs
Hans-Joachim Fuchtel
Georg Girisch
Peter Götz
Klaus Hofbauer
Susanne Jaffke
Bartholomäus Kalb
Steffen Kampeter
Bernhard Kaster
Werner Kuhn (Zingst)
Eduard Lintner
Dr. Michael Luther
Klaus Minkel
Henry Nitzsche
Kurt J. Rossmanith
Gero Storjohann
Magdalene Strothmann
Antje Tillmann
Volkmar Uwe Vogel
Gerhard Wächter
Klaus-Peter Willsch
Dr. Angela Merkel, Michael Glos und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333